

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Harald Ebner, Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Sven-Christian Kindler, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Sachstand zum Ausbau der A 6

Die A 6 führt von der französisch-deutschen bis zur deutsch-tschechischen Staatsgrenze und durchquert dabei das Saarland, Rheinland-Pfalz, Hessen, Baden-Württemberg und Bayern. Auf dem Gebiet Baden-Württembergs sollen die Abschnitte Bad-Rappenau bis Heilbronn/Untereisesheim und Autobahnkreuz Weinsberg bis Crailsheim (Landesgrenze) für den neuen Bundesverkehrswegeplan durch das Land Baden-Württemberg auf Grundlage eines Priorisierungsprozesses für den Vordringlichen Bedarf angemeldet werden. Die Bedeutung der Strecke im Rahmen des europäischen Verkehrsnetzes ist dabei unstrittig. Diskutiert hingegen wird der geplante Ausbaustandard als auch die Form der Finanzierung. Ein sechsspuriger Ausbau mit Hilfe einer Finanzierung durch öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) (A-Modell) wird dabei präferiert. Der Bundesrechnungshof hat diese Finanzierungsform in der Vergangenheit bei anderen Strecken bereits hinterfragt (z. B. A 7 Salzgitter-Göttingen) und stellte wirtschaftliche Vorteile in Frage. Auch für den Ausbau der A 6 werden vermeintliche wirtschaftliche Vorteile durch die Realisierung mit Hilfe einer solchen Finanzierungsform in Frage gestellt. Vor dem Hintergrund knapper Haushaltsmittel und in der Regel überhöhter Verkehrsprognosen ist zu prüfen, inwieweit Ausbaustands verringert werden können, um Kosten zu sparen und den Flächenverbrauch zu reduzieren und ob ein angemessener Ausbau mit Hilfe einer konventionellen Finanzierung realisierbar ist.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie ist der gegenwärtige Planungsstand beim sechsspurigen Ausbau der A 6 für den Abschnitt Kupferzell bis zur bayerischen Landesgrenze?
2. Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für den Ausbau der A 6, und in welcher Höhe hat die Bundesregierung finanzielle Mittel in den Bundeshaushalt eingestellt?
3. Welche Varianten und Alternativen zu einem sechsspurigen Ausbau wurden durch die Bundesregierung geprüft?
4. Welche verkehrsträgerübergreifenden Alternativen zum geplanten sechsspurigen Ausbau prüft die Bundesregierung im Ost-West-Korridor entlang der A 6 klein- bzw. großräumig (beispielsweise Ausbau Hohenlohebahn, Murrbahn, Remsbahn, Ausbaustrecke Nürnberg–Marktredwitz–Cheb (CZ)), und welche Ergebnisse hat die Alternativenprüfung bisher hervorgebracht?

5. Teilt die Bundesregierung die Meinung verschiedener Verkehrsexperten, dass eine vierspurige Autobahn mit einem Regelquerschnitt von 31 m (RQ 31) bis zu 65 000 Fahrzeuge am Tag aufnehmen kann?
6. Haben die Antworten der Bundesregierung vom 19. Juni 2012 (Schriftliche Fragen 47 und 48 auf Bundestagsdrucksache 17/10050) zu den angegebenen Verkehrszahlen für den Abschnitt Kupferzell bis Landesgrenze Bayern für das Jahr 2010 (Gesamtverkehr 48 300 bis 50 100 Kfz/24h) als auch die Prognosen für das Jahr 2025 (Gesamtverkehr 64 000 bis 66 000 Kfz/24h) nach wie vor Gültigkeit?
7. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass sich die Verkehrsbelastung auf den Autobahnen und Bundesstraßen in Baden-Württemberg im Durchschnitt des vergangenen Jahres gegenüber dem Jahr 2011(vgl. Badische Neueste Nachrichten vom 19. März 2013) entgegen bisheriger Prognosen verringert hat?
8. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung in den vergangenen vier Jahren ergriffen, um die Verkehrssicherheit auf der A 6 zu erhöhen bzw. die bestehenden Engpässe zu beseitigen?
9. Wie beurteilt die Bundesregierung die Ursachen für den schlechten Zustand der Jagst- und Geonachtalbrücke nach rund 40 Jahren Standzeit?
10. Wie bewertet die Bundesregierung die Standfestigkeit der zeitgleich errichteten Kochertalbrücke?
11. Welche Untersuchungen liegen der Bundesregierung zum Zustand und zur Sanierungsbedürftigkeit der Kochertalbrücke vor, und wie belastbar sind die vorliegenden Ergebnisse?
12. Welcher Sanierungsbedarf an welchen tragenden Teilen des Brückenkörpers besteht an der Kochertalbrücke in den nächsten Jahren?
13. Wie hoch sind die Verkehrsbelegung (inkl. Schwerlastverkehr, aufgeschlüsselt für die vergangenen fünf Jahre) und Tagesganglinien an Autobahnstrecken mit Telematikregelung und zeitweiser Seitenstreifenfreigabe?
14. Wie haben sich die Unfall- und Stauzahlen auf diesen Strecken entwickelt?
15. Trifft es nach der Kenntnis der Bundesregierung zu, dass für mehr als 40 Prozent aller Unfälle auf der A 6 in Hohenlohe überhöhte Geschwindigkeit als Ursache gilt?
16. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass die elektronischen Geschwindigkeitsbegrenzer in Lkw mit behördlicher Duldungstoleranz auf 88 bis 90 km/h eingestellt sind und ein Lkw, der mit 90 km/h anstatt mit 80 km/h fährt, ein um 26 Prozent höheres Gefahrenpotenzial darstellt?
17. Wie viele Stunden elektronische Verkehrsregelung wären bei einer zweispurigen Strecke mit einem sanierten und ausgebauten Standstreifen notwendig, und ab welchem Verkehrsaufkommen wäre die Freigabe des Seitenstreifens auf der A 6 erforderlich?
18. Welche Tagesstunden wären davon insbesondere betroffen, und bestünde eine Notwendigkeit zur Seitenstreifenfreigabe auch in den hierfür eher gefährlichen dunklen Tagesstunden (Nachtzeit)?
19. Wie würde sich die Leistungsfähigkeit der A 6 zwischen Weinsberg und Bayern durch den Einsatz eines intelligenten Verkehrsüberwachungs- und Verkehrsleitsystems verändern?
20. Trifft es nach Auffassung der Bundesregierung zu, dass Autobahnen mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen zu geringeren Stauzeiten führen, und dass eine temporäre Seitenstreifenfreigabe nicht zwangsläufig zu Sicherheits-

defiziten führt, wie erste Erfahrungen auf hessischen Autobahnen belegen (Südwestumschau vom 7. Juni 2013)?

21. Trifft es nach Auffassung der Bundesregierung zu, dass moderne Telematiksysteme und innovativen Technologien zur Verkehrslenkung dazu beitragen können, die vorhandene Infrastruktur besser auszunutzen?
22. Welchen Beitrag können Teilstrecken mit echter Dreispurigkeit an Steigungen zur Entzerrung von Lkw-Kolonnen leisten, und welche Anzahl solcher dreispurigen Strecken auf welcher Länge wären nötig, um an leicht steigenden Streckenabschnitten eine solche Entzerrung zu erreichen?
23. Warum versagte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg den Wunsch, eine weitere gutachterliche Prüfung durch einen unabhängigen Dritten zur geplanten ÖPP-Finanzierung der A 6 zu vergeben (Heilbronner Stimme vom 21. August 2012 „A 6: Hermann holt sich Korb beim Bund“)?
24. Mit welchen konkreten Vorteilen für die öffentliche Hand rechnet die Bundesregierung beim Ausbau der A 6 mit Hilfe einer ÖPP-Finanzierung gegenüber einer konventionellen Finanzierung, und trifft es zu, dass der Bundesrechnungshof das Projekt gegenwärtig genauer prüft?

Berlin, den 14. Juni 2013

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

